LAST UPDATE【2015/07/30】

内外トランスライン｜9384｜

Research Report by Shared Research Inc.

LAST UPDATE【2015/07/30】

目次

主要経営指標の推移

損益計算書（百万円）	09年12月期 連結	10年12月期 連結	11年12月期 連結	12年12月期 連結	13年12月期 連結	14年12月期 連結	15年12月期 会社予想
売上高	**8,735**	**11,444**	**12,538**	**13,405**	**16,797**	**20,095**	**21,000**
前年比	-26.7%	31.0%	9.6%	6.9%	25.3%	19.6%	4.5%
売上総利益	3,211	3,710	3,981	4,115	4,843	5,663	
前年比	-19.1%	15.5%	7.3%	3.4%	17.7%	16.9%	
売上総利益率	36.8%	32.4%	31.8%	30.7%	28.8%	28.2%	
営業利益	636	1,031	1,079	908	1,142	1,145	1,500
前年比	-42.3%	62.1%	4.7%	-15.8%	25.8%	0.3%	31.0%
営業利益率	7.3%	9.0%	8.6%	6.8%	6.8%	5.7%	7.1%
経常利益	809	1,036	1,046	975	1,205	1,208	1,500
前年比	-26.3%	28.1%	1.0%	-6.8%	23.6%	0.3%	24.2%
経常利益率	9.3%	9.1%	8.3%	7.3%	7.2%	6.0%	7.1%
当期純利益	**396**	**652**	**568**	**459**	**730**	**216**	**1,000**
前年比	-36.5%	64.6%	-12.9%	-19.2%	59.0%	-70.4%	362.4%
純利益率	4.5%	5.7%	4.5%	3.4%	4.3%	1.1%	4.8%
一株当たりデータ							
期末発行済株式数 (千株)	2,446	2,596	2,616	5,261	5,349	5,349	
EPS	162.0	265.3	218.3	87.5	137.8	40.4	187.0
EPS （潜在株式調整後）	156.8	260.7	215.3	86.5	-	-	
DPS	40.0	50.0	55.0	55.0	32.5	33.0	40.0
BPS	1,709	1,811	1,911	1,057	1,228	1,288	
貸借対照表　（百万円）							
現金・預金・有価証券	3,161	3,960	3,895	3,957	4,033	4,914	
流動資産合計	**3,672**	**4,586**	**4,573**	**4,988**	**6,138**	**6,993**	
有形固定資産	447	428	612	633	631	639	
投資その他の資産計	997	701	715	931	947	687	
無形固定資産	104	218	425	558	1,264	848	
資産合計	**5,220**	**5,933**	**6,326**	**7,110**	**8,980**	**9,167**	
買掛金	503	604	620	762	1,197	1,117	
短期有利子負債	-	-	87	49	256	29	
流動負債合計	**865**	**1,057**	**1,030**	**1,232**	**2,026**	**1,836**	
長期有利子負債	-	-	42	27	-	-	
固定負債合計	**149**	**153**	**256**	**268**	**329**	**353**	
負債合計	**1,014**	**1,210**	**1,285**	**1,499**	**2,355**	**2,189**	
純資産合計	**4,206**	**4,723**	**5,041**	**5,611**	**6,625**	**6,978**	
有利子負債（短期及び長期）	-	-	129	75	256	29	
キャッシュフロー計算書　（百万円）							
営業活動によるキャッシュフロー	524	820	701	668	432	963	
投資活動によるキャッシュフロー	172	27	-574	-671	-499	160	
財務活動によるキャッシュフロー	-99	-36	-106	-263	52	-416	
財務指標							
総資産利益率（ROA）	7.8%	11.7%	9.3%	6.8%	9.1%	2.4%	
自己資本利益率（ROE）	9.8%	14.6%	11.7%	8.7%	12.0%	3.2%	
自己資本比率	80.6%	79.6%	79.7%	78.9%	73.8%	76.1%	

出所：会社データよりSR社作成
＊表の数値が会社資料とは異なる場合があるが、四捨五入により生じた相違であることに留意。
＊同社は2012年12月期において、普通株式1株につき普通株式2株の割合で株式分割を行っている。
＊2012年12月期の配当金は、中間配当が25円（分割前）、期末配当が15円で（分割後）で、分割前ベースでの年間配当は55円となる。
＊2015年12月期の配当予想は、2015年7月を効力発効日とする株式分割前の第2四半期末の配当と、株式分割後の期末配当の合計である。

直近更新内容

概 略

2015年7月30日、内外トランスライン株式会社は、2015年12月期第2四半期決算を発表した。
（決算短信へのリンクはこちら、詳細は2015年12月期第2四半期決算の項目を参照）

同日、同社は、中国・深圳における子会社の設立に関して発表した。
（リリース文のリンクはこちら）

当社は、2015年７月30日に開催された取締役会において、下記のとおり、同社香港現地法人である内外特浪速運輸代理（香港）有限公司（以下 NTL-香港）が出資し、中国・深圳において子会社（当社孫会社）を設立することを決議した。なお、本件が2015年12月期の業績に与える影響は軽微である。

会社設立の目的
同社グループは、現在、中国において上海内外特浪速運輸代理有限公司の傘下に、上海をはじめ４拠点を有し、主に日中間の混載及びFCL事業を展開している。今後、日系企業拠点が中国からASEAN諸国へと移転が進むのを見据え、その接点となる華南地域の機能を強化し、NTL-香港を中心とした営業力を確立するため、深圳に同社香港法人の子会社を設立する。なお、NTL-香港は、香港工業貿易署より、中国本土との貿易についての優遇措置を内容とするCEPA（香港・中国経済緊密化協定）の認可を取得している。

設立する会社の概要
- 商号：内外特浪速国際貨運代理（深圳）有限公司（仮称）
- 事業内容：海上輸出入混載、フォワーディング、航空貨物事業、倉庫事業ほか
- 資本金：550万人民元
- 会社設立年月：2015年9月（予定）
- 事業開始年月：2015年12月（予定）
- 資本構成：内外特浪速運輸代理（香港）有限公司（当社子会社）100%出資

2015年6月15日、同社は、2015年12月期第2四半期累計期間の業績予想の上方修正を発表した。
（リリース文のリンクはこちら）

2015年12月期第2四半期累計期間業績予想
- **売上高**：11,100百万円（前回予想10,000百万円）
- **営業利益**：730百万円（同650百万円）
- **経常利益**：730百万円（同650百万円）
- **当期純利益：**470百万円（同440百万円）

修正の理由
売上高は、主力商品である輸出混載輸送が引続き堅調に推移し、また、航空輸送事業をはじめ新規分野の伸長もあり、期初業績予想を上回る見込みとなった。利益面については、円安の影響もあり運賃等の売上原価は増加しているが、売上増に伴って増益が見込まれるため上方に修正した。

通期業績については、事業環境に依然不透明要素があるため、修正を行っていない。

2015年5月15日、同社は、株式分割、及び配当予想修正に関して発表した。
（リリース文のリンクはこちら）

同社によれば、2015年6月30日を基準日、2015年7月1日を効力発生日として、1株につき2株の割合をもって分割するとのことである。株式分割前の発行済株式総数5,349,000株に対して、株式分割後の発行済株式総数は10,698,000株となる。

当該株式分割に伴い、2015年12月期の1株当たり年間配当予想を40円とする。これは前回予想の期末配当金50円から、実質的な変更はない。

2015年5月13日、同社への取材を踏まえ、レポートを更新した。

3ヵ月以上経過した会社発表はニュース＆トピックスへ

業績動向

四半期実績推移

四半期業績推移（累計）	14年12月期				15年12月期				15年12月期	
（百万円）	1Q	1-2Q	1-3Q	1-4Q	1Q	1-2Q	1-3Q	1-4Q	達成率	通期会予
売上高	4,604	9,640	14,671	20,095	5,546	11,365			54.1%	21,000
前年比	32.8%	28.5%	22.3%	19.6%	20.4%	17.9%				4.5%
売上総利益	1,242	2,673	4,098	5,663	1,506	3,074				
前年比	22.5%	19.9%	17.1%	16.9%	21.3%	15.0%				
売上総利益率	27.0%	27.7%	27.9%	28.2%	27.2%	27.0%				
販管費	1,006	2,350	3,411	4,518	1,099	2,293				
前年比	20.2%	33.6%	25.5%	22.1%	9.2%	-2.4%				
売上高販管費比率	21.8%	24.4%	23.2%	22.5%	19.8%	20.2%				
営業利益	236	323	687	1,145	407	781			52.1%	1,500
前年比	33.4%	-31.3%	-12.1%	0.3%	72.6%	141.7%				31.0%
営業利益率	5.1%	3.4%	4.7%	5.7%	7.3%	6.9%				7.1%
経常利益	234	320	706	1,208	405	776			51.8%	1,500
前年比	15.7%	-37.3%	-16.1%	0.3%	73.6%	142.6%				24.2%
経常利益率	5.1%	3.3%	4.8%	6.0%	7.3%	6.8%				7.1%
四半期純利益	125	-408	-169	216	244	474			47.4%	1,000
前年比	6.9%	-	-	-70.4%	94.7%	-				362.4%
四半期純利益率	2.7%	-	-	1.1%	4.4%	4.2%				4.8%

四半期業績推移	14年12月期				15年12月期			
（百万円）	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
売上高	4,604	5,035	5,031	5,424	5,546	5,819		
前年比	32.8%	24.8%	11.9%	12.9%	20.4%	15.6%		
売上総利益	1,242	1,431	1,425	1,565	1,506	1,568		
前年比	22.5%	17.8%	12.2%	16.5%	21.3%	9.6%		
売上総利益率	27.0%	28.4%	28.3%	28.9%	27.2%	26.9%		
販管費	1,006	1,344	1,061	1,107	1,099	1,194		
前年比	20.2%	45.8%	10.5%	15.2%	9.2%	-11.1%		
売上高販管費比率	21.8%	26.7%	21.1%	20.4%	19.8%	20.5%		
営業利益	235	87	364	459	407	374		
前年比	33.4%	-70.3%	17.1%	26.9%	73.2%	329.0%		
営業利益率	5.1%	1.7%	7.2%	8.5%	7.3%	6.4%		
経常利益	233	87	386	502	405	371		
前年比	15.9%	-71.9%	16.7%	37.9%	74.0%	328.8%		
経常利益率	15.7%	1.7%	7.7%	9.3%	7.3%	6.4%		
四半期純利益	125	-533	239	385	244	230		
前年比	6.9%	-	18.0%	75.4%	94.7%	-		
四半期純利益率	2.7%	-	4.7%	7.1%	4.4%	3.9%		

出所：会社データよりSR社作成
＊表の数値が会社資料とは異なる場合があるが、四捨五入により生じた相違であることに留意。

セグメント売上高・利益（四半期累計）	14年12月期				15年12月期			
（百万円）	1Q	1-2Q	1-3Q	1-4Q	1Q	1-2Q	1-3Q	1-4Q
売上高	4,604	9,640	14,671	20,095	5,546	11,365		
（前年比）	32.8%	28.5%	22.3%	19.6%	20.4%	17.9%		
日本	3,243	6,811	10,481	14,293	3,806	7,723		
（前年比）	31.8%	29.1%	23.9%	20.8%	17.4%	13.4%		
海外	1,361	2,829	4,189	5,801	1,739	3,642		
（前年比）	35.4%	27.2%	18.6%	16.8%	27.8%	28.8%		
営業利益	236	323	687	1,145	407	781		
（前年比）	33.4%	-31.3%	-12.1%	0.3%	72.6%	141.7%		
日本	155	334	552	846	216	386		
（前年比）	56.3%	30.2%	28.9%	34.1%	39.0%	15.6%		
海外	97	23	174	346	198	408		
（前年比）	4.9%	-90.6%	-56.3%	-39.5%	103.0%	-		
消去又は全社	-17	-33	-40	-47	-6	-13		

セグメント売上高・利益（四半期）	14年12月期				15年12月期			
（百万円）	1Q	2Q	3Q	4Q	1Q	2Q	3Q	4Q
売上高	4,604	5,035	5,031	5,424	5,546	5,819		
（前年比）	32.8%	24.8%	11.9%	12.9%	20.4%	15.6%		
日本	3,243	3,568	3,670	3,812	3,806	3,916		
（前年比）	31.8%	26.7%	15.2%	13.2%	17.4%	9.8%		
海外	1,361	1,467	1,361	1,612	1,739	1,903		
（前年比）	35.4%	20.5%	4.0%	12.3%	27.8%	29.7%		
営業利益	236	87	364	459	407	374		
（前年比）	33.4%	-70.3%	17.1%	26.9%	72.6%	329.0%		
日本	155	178	219	294	216	170		
（前年比）	56.3%	13.7%	27.0%	44.9%	39.0%	-4.8%		
海外	97	-74	151	172	198	210		
（前年比）	4.9%	-149.0%	-1.2%	-0.9%	103.0%	-		
消去又は全社	-17	-17	-6	-7	-6	-6		

出所：会社データよりSR社作成
＊表の数値が会社資料とは異なる場合があるが、四捨五入により生じた相違であることに留意。

2015年12月期第2四半期実績

売上高11,365百万円（前年同期比17.9%増）、営業利益781百万円（同141.7%増）、経常利益776百万円（同142.6%増）、四半期純利益474百万円（前年同期は四半期純損失408百万円）となった。

単体においては、輸出混載輸送売上が対前年同期比で数量、金額とも上回って推移し、輸出フルコンテナ輸送売上、航空輸送売上においても前年実績を上回った。一方、連結子会社においても、国内子会社、海外子会社とも概ね増収増益となり連結業績に寄与した。

セグメントごとの業績は次の通りである。

日本

売上高7,723百万円（前年同期比13.4%増）、セグメント利益（営業利益）386百万円（同15.6%増）となった。

単体において、輸出フルコンテナ貨物輸送売上高が前年同期比31.6%増と増加したのをはじめ、航空輸送売上高が同167.4%増、主力の混載貨物輸出売上高も同5.1%増となった。また、国内子会社株式会社ユーシーアイエアフレイトジャパンにおいては、関空、成田両空港における通関業売上が寄与したのをはじめ、航空輸送も順調で、売上を伸ばした。

海外

売上高3,642百万円（前年同期比28.8%増）、セグメント利益（営業利益）408百万円（前年同期はセグメント利益

23百万円）となった。

同社は、アジア地域及び米国に9つの連結子会社を有しており、これらの子会社での売上は日本からの貨物の取扱が中心となる。海外売上は、日本発貨物の増加や各子会社の独自の販路開拓等により、中国、タイ、韓国などで増加し、その他の連結子会社においても概ね順調に推移した。

過去の四半期実績と通期実績は、過去の財務諸表へ

今期の会社予想

15年12月期予想	14年12月期実績			15年12月期実績		
（百万円）	上期実績	下期実績	通期実績	上期実績	下期会予	通期会予
売上高	**9,640**	**10,455**	**20,095**	**11,365**	**9,635**	**21,000**
前年比	28.5%	12.5%	19.6%	17.9%	-7.8%	4.5%
売上原価	6,967	7,465	14,432	8,291		
売上総利益	**2,673**	**2,990**	**5,663**	**3,074**		
前年比	19.9%	14.4%	16.9%	15.0%		
売上総利益率	27.7%	28.6%	28.2%	27.0%		
販売費及び一般管理費	2,350	2,168	4,518	2,294		
売上高販売管理費率	24.4%	20.7%	22.5%	20.2%		
営業利益	**323**	**822**	**1,145**	**781**	**719**	**1,500**
前年比	-31.3%	22.4%	0.3%	141.7%	-12.6%	31.0%
営業利益率	3.4%	7.9%	5.7%	6.9%	7.5%	7.1%
経常利益	**320**	**888**	**1,208**	**776**	**724**	**1,500**
前年比	-37.3%	27.8%	0.3%	142.6%	-18.5%	24.2%
経常利益率	3.3%	8.5%	6.0%	6.8%	7.5%	7.1%
当期純利益	**-408**	**624**	**216**	**474**	**526**	**1,000**
前年比	-	47.6%	-70.4%	-	-15.7%	362.4%

出所：会社データよりSR社作成

*表の数値が会社資料とは異なる場合があるが、四捨五入により生じた相違であることに留意。

出所：会社データよりSR社作成
*表の数値が会社資料とは異なる場合があるが、四捨五入により生じた相違であることに留意。

事業環境の前提として、日本は概ね自律回復メカニズムが機能して、景気は底堅く推移すると見込んでいる。海外は、世界経済は不確定要素を抱えながら前年並みで推移と想定している。また、為替は112円/ドルの前提としている。

売上高21,000百万円（前期比4.5%増）、営業利益1,500百万円（同31.0%増）、経常利益1,500百万円（同24.2%増）、当期純利益1,000百万円（同362.4%増）を見込んいる。

営業利益は前期比31.0%増の計画であるが、前期にNTL-INDIAにおいて貸倒償却引当金327百万円を計上したことを考慮すれば、実質的には、営業利益は前期比1.9%増の計画と算定できる。

特別損益に関しては、前期に合計509百万円の特別損失（内訳はNTL-INDIAにかかるのれん償却費303百万円、システム開発費返還請求訴訟にかかる特別損失計104百万円、投資有価証券評価損102百万円）を計上したが、2015年12月期はそのような特別損失の計上を見込んでいない。

同社は、2015年12月期会社予想について、売上高の増加予想に対し、営業利益、経常利益、当期純利益は、前期の一過性の費用または損失を除けば、実質的には横ばいの水準を見込んでいる。その理由として、海外拠点における日本人スタッフの増員、海外スタッフの増員、海外現地法人の賃金上昇など、販管費が増加する予定であるとしている。

セグメントごとの見通しについては、以下のとおりである。

日本

単体において、取扱数量は、輸出混載が前期比2.0〜3.0%増、輸出フルコンテナが同6.0〜7.0%増の前提である。また、輸入混載およびフルコンテナに関しては、前期並みの数量を見込んでいる。売上高は、主力の輸出混載売上高において微増を見込んでいる。また、輸入、航空輸送についてもそれぞれ増収増益を見込んでいる。

国内子会社については、ユーシーアイエアフレイトジャパン社の航空輸送やフライングフィッシュ社の複合一貫輸送を中心とした事業は伸張する見込みである。

海外

海外においては､2014年12月期に貸倒引当により損失を計上したNTL-INDIAの業績が回復し黒字へと転換する見込みであり、NTLー上海などのその他海外子会社も増収、増益の計画としている。

第1四半期における進捗状況

第1四半期において、2015年12月期上期会社予想に対する進捗率は、売上高55.5%、営業利益62.6%、経常利益62.4%、四半期純利益55.5%と高水準となった。

同社によれば、相対的に売上高が低水準である1〜2月において、売上高が例年と比較して高水準で推移したこと、為替が会社予想前提112円/ドルに対して、119円/ドル程度の水準で推移したことに加え、輸出フルコンテナの売上高が会社予想前提を上回って推移したという。

配当予想

同社は2015年4月30日に中間配当の修正（記念配当及び増配）を発表した。2015年3月20日をもって東京証券取引所市場第2部より同市場第1部銘柄に指定されたことを記念し、2015年12月期第2四半期末（中間）配当において、1株当たり10円の記念配当を実施することとした。加えて、当期の業績見込みを勘案し、中間配当予想を1株当たり7円増額の20円とし、記念配当と合わせて中間配当予想を30円、年間配当予想を50円に修正した。

中長期業績見通し

2014年4月に、同社は2014年12月期を初年度とし2016年12月期を最終年度とする3カ年の新中期経営計画を策定した。

新中期経営計画の定量目標

同社によれば、国内売上高は5%成長、海外はASEANを中心に10%成長を目指し、下記の数値目標を達成したいとしている。

- ▶ 売上高230億円
- ▶ 営業利益率7%以上
- ▶ ROE12%以上

新中期経営計画の概要

新中期経営計画は、同社が国際総合フレイトフォワーダーへと変革していくための基本方針となるものであり、その概要は以下の4点となる。

- ▶ 輸出入LCLを主軸としながら、フォワーディングサービスの促進、既存事業と航空輸送、一貫輸送等の新規事業との連携により、国際総合フレイトフォワーダーとしての確固たる業績と地位を確立する。
- ▶ 海外事業の発展に重点を置き、連結利益における海外比率50%を目指す。
- ▶ 親会社による機能的な管理、支援体制により、グループ全社の経営基盤を強化、確立する。
- ▶ 若手人材の中から、経営能力に富み、グローバル展開に資する優れた人材群を育成しその登用を図る。

国内既存ビジネスで売上を牽引するのは、フライングフィッシュ社を軸とした輸入となろう。

海外では3PLや倉庫事業などのアセット型ビジネスへの参入を視野に入れた拡大を図る方針である。2014年12月期において、海外子会社8社の売上高合計額は6,539百万円であったが、同社単体との取引は3,109百万円と48%を占めた。さらに、その中で同社単体との輸入混載取引の売上高は1,828百万円（売上高構成比28%）、売上総利益は862百万円（売上総利益構成比47%）であった。同社は、輸出混載事業は相対的に利益率が高いが、中期的に拡大が見込まれる事業ではないと想定し、海外子会社の売上・利益に占める輸出混載事業の割合が高いことを課題であると考えている。

輸出混載事業一辺倒からの脱却策として、同社は海外において倉庫を中心とする物流関連事業の展開を進める方針である。同社によれば、倉庫はそれ自体では収益貢献が限られるものの、継続的に取引を行う顧客の利便性を高め差別化を図ることができると考えているという。2015年2月現在、同社はインド、シンガポール、タイ、韓国において倉庫事業を展開しているが、中期的に韓国などで新たに倉庫事業を展開することを検討しているという。ただし、倉庫事業を含めた3PL体制の構築には、2～3年程度を要するとしている。

その一環として、2014年12月、同社は、釜山港湾公社が2014年９月に募集した釜山新港背後物流団地（以下、釜山新港とする）における倉庫建設計画を推進すると発表した。釜山新港は、敷地は全体が自由貿易地域（FTZ）に

指定されており、法人税、関税、付加価値税等の減免などの優遇措置がある。また、同社によれば、当初３年間は低い賃借料での土地賃借が可能であるという。同社は、約319,000㎡の土地を賃借し、韓国物流企業との合弁会社を設立、約150億ウォンの投資により、2016年10月より日韓物流貨物の保管、船積、物流加工等の倉庫事業を展開する予定である。

なお、同計画にはM&Aによる効果は織り込まれていないが、SR社ではM&Aによる増収効果を数10億円見込める考え、2016年12月期の売上高の250億円程度の達成も可能と考える。一方、同社によれば、過去数年間に買収した子会社の収益性を改善させることが、当面の課題であるという。

営業利益率の目標が7%以上であるが、2013年12月期下期実績で既に7.0%を超えている。同社は、輸入売上高構成比の増加に伴い、粗利率の高いLCLの構成比率が低下することを鑑みれば、現水準（7%程度）の維持も決して容易ではないとコメントしている。一方、積載効率の向上、業務の効率化、拠点の集約化などで収益性改善の余地があるという。

同社は新中計の課題は、引き続き営業力の強化、従業員の教育、ITシステムの強化であるとしている。同社によれば、従業員の教育は既に開始しているとのことであり、2013年12月末時点の人員体制で増収を確保できるという。従って、販売管理費の大きな増加はないとみられる。

事業内容

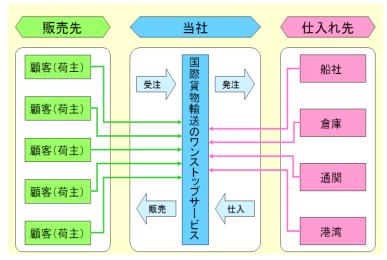
ビジネス

ビジネスモデル

同社は、国際総合フレイトフォワーダーを目指している。フォワーダーとは、自社で輸送手段（船舶、航空、鉄道、貨物自動車など）を有さず、仲介人として荷主から貨物を預かり、他の業者の運送手段を利用しドアツードア輸送を行なう代理業者のことである。自ら船舶や航空機を所有するキャリア（運送人）とは異なり、同社はアセットを持たない純粋なサービス業と言える。

同社の特徴は輸出 LCL を主力ビジネスとすることである。そのために、主要仕入れ先は海上輸送を委託する大手船会社とコンテナに貨物を詰める倉庫会社に分かれる。

大手船会社では日本郵船（東証 1 部 9101）、商船三井（東証 1 部 9104）、川崎汽船（東証 1 部 9107）などの邦船社や香港の OOCL 社（0316HK）や韓国の韓進海運（117930KS）などと長期の契約を結んでいる。倉庫会社では、三菱倉庫（東証 1 部 9301）、三井倉庫（東証 1 部 9302）、山九（東証 1 部 9065）など。

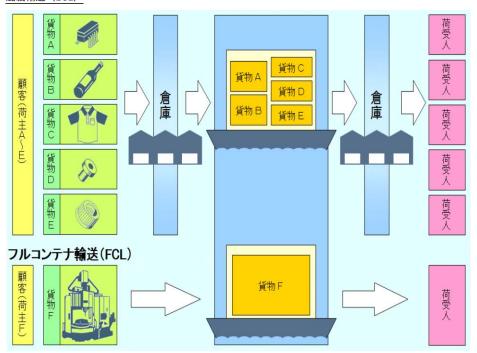
顧客は商社、メーカーなど大手から中小まで様々であり、委託される貨物も機械、自動車部品、化学品、繊維製品など通常輸出される貨物の種類が全てであると言える。また独立系業者であるために同業者からコーロード（混載業者が自社でコンテナ一個分の貨物を集められないために同社に持ち込むこと）の割合が高く 5 割程度を占めている。同社としては直荷主の割合をより高めたいとしている。

出所：会社側資料

輸出LCLサービス

輸出LCLは、複数の顧客の小口輸出貨物をコンテナに混載して輸送するビジネスであるが、売上総利益率が35%程度（2014年12月期の単体輸出LCLの売上総利益率は41.8%）と相対的に高い（コンテナ一個単位で輸送するFCLは15%程度である（2014年12月期の単体輸出FCLの売上総利益率は16.2%））。輸出LCLの損益分岐点は平均して45%程度の模様であるが、同社の積載率平均は限界積載率の60%強とのことである。

小口貨物であるが故に一社当たりの売上は小さく、最大の顧客でも月間売上高が5百万円、通常取引している顧客数は６千社程度である。特定の業種や顧客への依存度が低いことは同社の強みであるが、一方同社資料にあるように日本の輸出貿易総額との相関関係が強く、マクロ経済の影響を受けることは否めない。

顧客との関係は、殆どが恒常的な顧客であり（スポットビジネスの割合は少ない）サービスに安心感があることから同社を指名してくることが多いようだ。同社によれば、豊富な運航スケジュール、船会社のスペース確保力、信頼できる作業会社の利用など総合的な力が優れているためであるという。その結果、同業他社に比べて運賃は１～２割程度高く設定されている。また、世界主要港への自社混載直行便サービスを数多く提供し、コーロード（他社サービス利用）と比較して、迅速な情報提供、コスト面のメリットを提供できているとしている。

混載輸送（LCL）

出所：会社側資料

セグメント

同社の報告セグメントは日本と海外で構成される。2014年12月期において、日本セグメントが連結売上高の71.1%、連結営業利益の71.0%、海外セグメントが連結売上高の28.9%、連結営業利益の29.0%を占める（単純合算ベース）。

セグメント売上高及び利益（百万円）	07年12月期 実績	08年12月期 実績	09年12月期 実績	10年12月期 実績	11年12月期 実績	12年12月期 実績	13年12月期 実績	14年12月期 実績
売上高	11,486	11,910	8,735	11,444	12,538	13,405	16,797	20,095
（前年比）	-	3.7%	-26.7%	31.0%	9.6%	6.9%	25.3%	19.6%
日本	9,166	9,677	6,883	8,955	9,128	9,798	11,829	14,293
（前年比）	-	5.6%	-28.9%	30.1%	1.9%	7.3%	20.7%	20.8%
（構成比）	79.8%	81.3%	78.8%	78.3%	72.8%	73.1%	70.4%	71.1%
海外	2,320	2,233	1,852	2,489	3,410	3,607	4,968	5,801
（前年比）	-	-3.7%	-17.1%	34.4%	37.0%	5.8%	37.7%	16.8%
（構成比）	20.2%	18.7%	21.2%	21.7%	27.2%	26.9%	29.6%	28.9%
営業利益	1,058	1,102	636	1,031	1,079	908	1,142	1,145
（前年比）	-	4.2%	-42.3%	62.2%	4.6%	-15.8%	25.8%	0.3%
日本	816	831	444	739	782	638	631	846
（前年比）	-	1.9%	-46.6%	66.4%	5.8%	-18.4%	-1.2%	34.1%
（構成比）	77.2%	75.5%	69.8%	71.6%	69.5%	65.9%	52.5%	71.0%
海外	241	270	192	293	342	331	572	346
（前年比）	-	12.0%	-28.9%	52.4%	16.9%	-3.4%	72.8%	-39.5%
（構成比）	22.8%	24.5%	30.2%	28.4%	30.5%	34.1%	47.5%	29.0%
消去又は全社	-	-	-	-	-45	-61	-60	-47

出所：会社データよりSR社作成
＊表の数値が会社資料とは異なる場合があるが、四捨五入により生じた相違であることに留意。

日本セグメント

日本セグメントは、同社単体、株式会社ユーシーアイエアフレイトジャパン（以下、ユーシーアイエアフレイト社）、フライングフィッシュ株式会社（以下、フライングフィッシュ社）及びグローバルマリタイム株式会社（以下、グローバルマリタイム社）からなる。2014年12月期において、同社単体は連結日本セグメント売上高の71.1%、同営業利益の95.3%を占めた。

日本セグメント（百万円）	07年12月期	08年12月期	09年12月期	10年12月期	11年12月期	12年12月期	13年12月期	14年12月期
売上高	9,166	9,677	6,883	8,955	9,128	9,798	11,829	14,293
単独	9,818	10,168	7,054	9,137	9,096	9,022	9,494	10,156
（構成比）	107.1%	105.1%	102.5%	102.0%	99.7%	92.1%	80.3%	71.1%
連単差	-652	-491	-171	-182	32	776	2,334	4,138
（構成比）	-	-	-	-	0.3%	7.9%	19.7%	28.9%
営業利益	816	831	444	739	782	638	631	846
単独	816	831	447	755	748	646	672	806
（構成比）	100.0%	100.0%	100.6%	102.2%	95.7%	101.2%	106.5%	95.3%
連単差	-	-	-3	-16	34	-8	-41	40
（構成比）	-	-	-	-	4.3%	-	-	4.7%

出所：会社データよりSR社作成
＊表の数値が会社資料とは異なる場合があるが、四捨五入により生じた相違であることに留意。

単体サービス別業績

同社単体のサービス別売上高は、輸出混載（LCL）、輸出フルコンテナ（FCL）、輸入混載（LCL）、輸入フルコ

ンテナ（FCL）に分けられる。2014年12月期では、輸出が72.7%、輸入が27.3%を占めている。

単体サービス別売上（百万円）	13年12月期	14年12月期
輸出計	6,918	7,388
前年比	-	6.8%
構成比	72.9%	72.7%
輸出混載（LCL)	4,562	4,708
前年比	-	3.2%
構成比	48.0%	46.4%
輸出フルコンテナ（FCL)	1,676	1,984
前年比	-	11.4%
構成比	17.6%	19.5%
輸出その他	680	696
輸入計	2,577	2,768
前年比	-	7.4%
構成比	27.1%	27.3%
輸入混載（LCL)	1,327	1,491
前年比	-	12.4%
構成比	14.0%	14.7%
輸入フルコンテナ (FCL)	897	900
前年比	-	0.4%
構成比	9.4%	8.9%

出所：同社資料をもとにSR社作成

輸出に関しては、円安が続く環境の中でも輸出貨物がこれまでのように増えるとは期待できず、同社は、港から港まで海上輸送を担うNVOCC（Non-Vessel Operating Common Carrierの略。自ら船舶は所有せず、船会社のスペースを借り、顧客の貨物を運送する海上輸送事業者）から総合的なフレイトフォワーダーへの脱皮を図るとコメントしている。

輸入に関してはここ数年シェアが上昇してはいるものの、輸入の営業は海上輸送や通関の知識に加えて、輸入される商品や業界に対する知識が必要で難しい面もあり、2013年2月に国際複合一貫輸送を行う子会社フライングフィッシュ株式会社を設立した。

国内子会社

国内子会社は、以下のユーシーアイエアフレイト社、フライングフィッシュ社及びグローバルマリタイム社である。

- ユーシーアイエアフレイト社：国際航空輸送・国際海上輸送を行う。航空フォワーダー業に進出するため、2012年4月に買収。
- フライングフィッシュ社：国際複合一貫輸送を行う。2013年2月設立、2013年６月にフライング・フィッシュ・サービス株式会社より国際複合一貫輸送事業を譲受し事業開始。
- グローバルマリタイム社：船舶代理店業務を行う。

海外セグメント

海外セグメントは、中国（同社現地法人及びフライングフィッシュ社子会社の２社）、韓国、香港、シンガポール、タイ、インドネシア、インド、北米の海外現地法人の業績で構成される。

海外セグメント（百万円）	07年12月期	08年12月期	09年12月期	10年12月期	11年12月期	12年12月期	13年12月期	14年12月期
売上高	2,320	2,233	1,852	2,489	3,410	3,607	4,968	5,801
（前年比）	-	-3.7%	-17.1%	34.4%	37.0%	5.8%	37.7%	16.8%
営業利益	241	270	192	293	342	331	572	346
（前年比）	-	12.0%	-28.9%	52.4%	16.9%	-3.4%	72.8%	-39.5%

出所：会社データよりSR社作成
＊表の数値が会社資料とは異なる場合があるが、四捨五入により生じた相違であることに留意。

海外子会社の業務フィールド

所在国	設立年月	各社の主要業務フィールド
シンガポール	1997年4月	輸出入LCL、自社倉庫保有、トランシップの取り扱い
タイ	2000年6月	輸出入LCL、設備輸入
インドネシア	2001年4月	輸出入LCL、設備輸入
中国	2003年1月	輸出入LCL、設備輸入（５拠点体制）
米国	2003年8月	輸出入LCL（３拠点体制） 2010年7月国際海上輸送会社Cargo One Inc.を買収、子会社化
韓国	2003年9月	輸出入LCL（２拠点体制）
香港	2006年2月	輸出入LCL、
インド	2011年1月 買収、子会社化	輸出入、国内輸送、倉庫保有（７拠点体制）

出所：同社資料をもとにSR社作成

同社の海外連結子会社のうち７社は、いずれも同社及び国内子会社から発送した貨物を海外の港において取扱う輸入代理店としての役割を担い、また海外の顧客から預かった貨物を日本やその他諸国へ海上輸送する業務を行っている。残りの海外２社はインド及び中国において国内輸送を含む海運、空運、陸運、倉庫を総合的に運営する総合フレイトフォワーダー事業を営んでいる。

収益性・財務指標

同社の収益性の特徴は、景気拡大時にはコンテナ船の仕入れ価格が上昇することにより、売上総利益率は低下し、景気後退時にはコンテナ船の仕入れ価格が低下し、売上総利益率は上昇する傾向がある。一方、景気拡大時には、売上総利益率は低下しても、売上高の増加により売上総利益額が伸びるため、固定費を吸収し、営業利益率は改善する。

リーマンショック直後の2009年12月期は、売上総利益率は3.5ポイント改善したが、営業利益率は2.0ポイント低下した。その後、緩やかな景気の回復に伴い売上総利益率は低下するも、利益額が増加しているため、以下の特殊要因を除けば営業利益率は改善傾向にある。

- ▶ 2011年12月は、M&A（NTL Logistics plus India社）により、のれんの償却が増加
- ▶ 2012年12月期は営業基盤の強化により、人件費が増加
- ▶ 2013年12月期はM&A（フライングフィッシュ社）により、のれんの償却が増加した）
- ▶ 2014年12月期は連結子会社NTL-INDIAにおいて、売掛金の回収遅延に伴う貸倒引当金324百万円の計上により、販管費が増加した。

収益性 百万円）	09年12月期 連結	10年12月期 連結	11年12月期 連結	12年12月期 連結	13年12月期 連結	14年12月期 連結
売上総利益	3,211	3,710	3,981	4,115	4,843	5,663
売上総利益率	36.8%	32.4%	31.8%	30.7%	28.8%	28.2%
営業利益	636	1,031	1,079	908	1,142	1,145
営業利益率	7.3%	9.0%	8.6%	6.8%	6.8%	5.7%
EBITDA	685	1,106	1,212	1,059	1,324	1,337
EBITDA マージン	7.8%	9.7%	9.7%	7.9%	7.9%	6.7%
利益率（マージン）	4.5%	5.7%	4.5%	3.4%	4.3%	1.1%
財務指標						
総資産利益率（ＲＯＡ）	7.8%	11.7%	9.3%	6.8%	9.1%	2.4%
自己資本純利益率（ＲＯＥ）	9.8%	14.6%	11.7%	8.7%	12.0%	3.2%
総資産回転率	1.7	2.1	2.0	2.0	2.1	2.2
運転資金（百万円）	-121	-103	-57	93	509	423
流動比率	425%	434%	444%	405%	303%	381%
当座比率	410%	423%	433%	392%	284%	356%
営業活動によるCF/流動負債	0.60	0.85	0.67	0.59	0.27	0.50
負債比率	-68.0%	-75.5%	-68.8%	-60.3%	-52.8%	-67.2%
営業活動によるCF/負債合計	0.52	0.68	0.55	0.45	0.18	0.44
キャッシュ・サイクル（日）	-18.3	-11.9	-10.5	-7.8	-2.0	0.3
運転資金増減	45	18	46	150	416	-87

出所：会社データよりSR社作成
＊表の数値が会社資料とは異なる場合があるが、四捨五入により生じた相違であることに留意。

SW（Strengths, Weaknesses）分析

強み（Strengths）

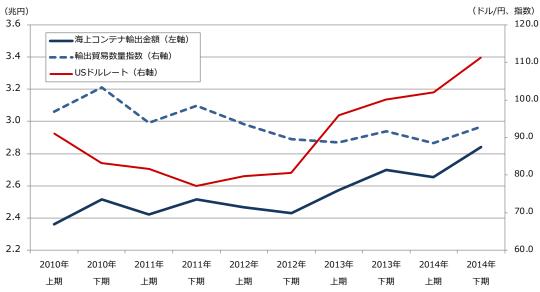
- **サービスレベルの高さ：**フォワーダー業界は、前述のようにサービス業であるため、差別化要因となるのはサービスレベルである。サービスとは、豊富な運行スケジュール、正確性、迅速な書類発行、トラブルのフォローなどである。特に運行スケジュールに関しては、同社は多くの顧客を抱え、多くの貨物を集荷しているためにそれだけ多くの仕向地へ、他社より多くの運行頻度の輸送を提供することが出来る。このためさらに多くの顧客を呼び込むことが可能となり、多頻度の混載サービスを提供できるという、好循環を作り上げているといえる。
- **堅強なバランスシート：**2014年12月期末における純資産70億円のうち、現預金は47億円とキャッシュ比率が6割超と極めて高い。一方有利子負債は1億円未満に留まり、ほぼ無借金経営をしている。こうしたバランスシートの健全性は、今後の新規投資やM&A実施などの際に有利に働くうえ、外部環境の悪化への耐久性の高さを示すだろう。
- **成長意欲：**SR社の印象では、営業力の強いオーナー会長のもとで、高いバイタリティを持った社員が上場を機にグローバル企業を目指すという、良い意味でのオーナー企業としてのコーポレートカルチャーが残されている。

弱み（Weaknesses）

- **国内事業の成長ポテンシャルが小さい：**同社の国内における成長は、潜在経済成長力が限られていることもあり、決して大きくはない。特に、同社が得意としてきた輸出に関しては、顧客メーカーが円高による国内生産の海外シフトにより、空洞化が進んでいる。但し、2013年6月より事業を譲り受けたフライングフィッシュ社が輸入についてドアデリバリーまでの一貫体制を構築することで、国内事業の成長に寄与する可能性がある。
- **ポストM&A（海外）のための経営者層：**同社の成長はM&Aに依拠しているともいえる。被買収企業を立て直すにはマネジメントの刷新が必要であり、高い経営能力が求められる。海外企業と日本企業はマネジメントスタイルが異なるが、海外企業の経営を担うことが出来るスタッフが少ないことは同社も認めている。
- **人材補強が容易な業界ではない：**多くの成長企業と同様、同社にとっても人材の確保が課題となっている。運輸業界は保守的な業界であり、人材の流動化があまり図られていないため、人材補強が容易でない。厚生労働省の資料によると、2013年の全国平均の入職率、離職率は各々16.3%、15.6%だが、運輸業においては、各々12.5%、12.9%と平均を下回っている。（入職率=入職による増加労働者数/年初の全労働者数×100、離職率=離職労働者数/年初の全労働者数x100）

市場とバリューチェーン

マーケット概略

輸出動向と為替レートの推移

出所：財務省「貿易統計」

	2010年		2011年		2012年		2013年		2014年	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期
海上コンテナ輸出金額（兆円）	2.4	2.5	2.4	2.5	2.5	2.4	2.6	2.7	2.7	2.8
USドルレート（円）	91.0	83.2	81.7	77.2	79.7	80.6	95.9	100.0	102.1	111.2
輸出貿易数量指数（指数）	96.8	103.3	93.9	98.5	93.6	89.5	88.7	91.7	88.5	92.9

出所：財務省「貿易統計」
＊数値は期中平均

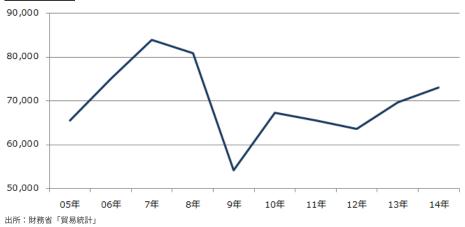
同社の業績に影響が大きい海上コンテナ輸出金額、輸出貿易指数、為替レートの動向に関して、2012年下期から円安傾向が始まったことに伴い、海上コンテナ輸出金額も増加傾向にある。一方、輸出貿易数量指数は、2013年下期に若干上昇したものの、2014年上期には低下し、2012年下期から2014年上期の間、ほぼ横ばいで推移し、大きな変化はなかった。

2014年の下期には、海上コンテナ輸出金額の増加が続いたが、円安による増額増加のみならず、輸出貿易数量指数の伸びも寄与し、数量効果も鮮明化しつつあるとみられる。

輸出総額の推移

財務省「貿易統計」によれば、2014年の輸出総額は73.1兆円（前年比4.8%増）と2年連続の増加となった。輸出の品目別の構成比は、自動車（2013年輸出総額構成比14.9%）、鉄鋼（同5.4%）、半導体等電子部品（同5.1%）、自動車の部分品（同5.0%）が上位を占める。

輸出総額の推移

出所：財務省「貿易統計」

輸出総額及び主要出品の輸出額

（10億円）	05年	06年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年
輸出総額	65,657	75,246	83,931	81,018	54,171	67,400	65,546	63,748	69,774	73,102
前年比	7.3%	14.6%	11.5%	-3.5%	-33.1%	24.4%	-2.7%	-2.7%	9.5%	4.8%
自動車	9,929	12,300	14,317	13,736	6,693	9,174	8,204	9,225	10,413	10,919
前年比	7.8%	23.9%	16.4%	-4.1%	-51.3%	37.1%	-10.6%	12.4%	12.9%	4.9%
						13.6%	12.5%	14.5%	14.9%	14.9%
						3,675	3,709	3,496	3,793	3,958
						26.5%	0.9%	-5.8%	8.5%	4.4%
						5.5%	5.7%	5.5%	5.4%	5.4%
						4,153	3,565	3,339	3,553	3,691
						21.5%	-14.2%	-6.3%	6.4%	3.9%
						6.2%	5.4%	5.2%	5.1%	5.0%
						3,083	2,997	3,205	3,476	3,475
						33.5%	-2.8%	6.9%	8.5%	0.0%
						4.6%	4.6%	5.0%	5.0%	4.8%

出所

主要船社　船隊構成比較

世界海上荷動き 16%
商船三井 9%
日本郵船 8%
川崎汽船 11%
COSCO（中国） 56%
APM-Maersk（デンマーク） 71%
Frontline（バミューダ）
Teekay（ノルウェー）
MISC（マレーシア）
Evergreen（台湾） 100%
Pacific Basin （香港）
0% 20% 40% 60% 80% 100%
コンテナ船 ドライバルク 自動車船 油送船 LNG船

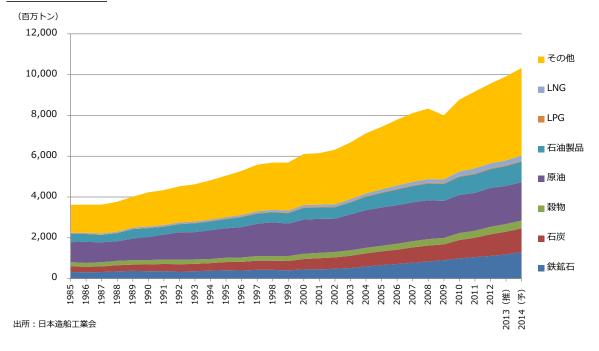
出所：商船三井の会社資料（2013年3月期）をもとにSR社作成

*ドライバルク、自動車船、油送船、ＬＮＧ船は用語集の項を参照

コンテナで輸送される日本発の貨物のうち2%程度がLCLとして輸送されていると同社では認識しており、そのうち同社は約20%のマーケットシェアを占めている。中長期的に、LCLのコンテナ輸送に対する比率は5%程度に達するのではないかと、同社ではコメントしている。背景としては、消費者ニーズの多様化により多品種小ロット化が進み、混載輸送であるLCLの需要が高まるためである。

世界の海上荷動量は緩やかながら増加傾向が続いている。同社の担うLCLの貨物は、主に「その他」に含まれていると考えられるが、世界経済の拡大と共に、荷動量を増加させてきた。

世界海上荷動量の推移

出所：日本造船工業会

コンテナ船運賃

世界のコンテナ船の価格は、欧州債務問題による貨物量の減少や、コンテナ船腹の供給過多という構造的問題から、2012年初まで軟調に推移していた。同年春先から船社が大幅に船腹を減らしたことから価格が一時的に上昇した。2013年は景気の不透明感から夏場に下落したが年末にかけて上昇した。2014年は、船腹過剰の傾向があるため、荷動きが好調であるにもかかわらずコンテナ船の運賃は上昇しにくい状況で推移した。

コンテナ運賃は、一般的に貨物量の変動による季節性がある。一般的には欧米のクリスマス商戦に向けた貨物量が夏から年末に向けて増えるため価格が上がりやすい。コンテナ運賃の変動は同社にとって仕入れコストの変動を意味するため、短期的なリスク要因となる。

参入障壁

フォワーダー業は、自ら船舶は所有しないため参入障壁は低い。同社の輸出混載市場シェアは業界トップではあるものの、20%に留まっており、無数のプレーヤーが存在することを意味する。その中には中小・零細企業も多いことから参入障壁は低いと考えられる。

競合環境

同社はLCLにおいて20%のシェアを占め、業界トップである。LCLで同社と競合しているのは、セイノーロジックス、郵船ロジスティクス（東証1部9370）、トランスコンテナ等大手フォワーダーとマリンスターや、トライネット等の低価格を武器にしている中小企業群。また、直接競合はしていないようだが、株式会社エーアイティー（東証1部9381）は、売上高19,126百万円（2014年2月期）と同規模であり、比較対象とされることが多いようだ。エーアイティー社は、中国からの繊維などの輸入に特化したビジネスを行っている。

中期的に、国際総合フレイトフォワーダーを目標に掲げる中で、近鉄エクスプレス（東証1部9375）、郵船ロジスティクスなどを目指していきたいとしている。

アジア地域で勢力を伸ばしている企業には豪州のTollがある。1993年の株式公開以降、100社以上のM&Aを繰り返し、アジア地域における売上高は1,400億円程度（2011年12月期、1豪ドル＝80円計算）となっている。

業界のポジショニング	同社のポジショニング	他社例
主たる業務領域の間口	Port to Port	Door to Door
系列属性	完全独立系	船社系列
コアビジネス	輸出	輸入
得意とするエリア	アジア	欧米

出所：会社側資料

経営戦略

同社の掲げる戦略は下記の通りである。

営業戦略

フォワーディングビジネス（通関、配送、機械据付などを含む一貫輸送）部門を強化し、総合フレイトフォワーダーを目指す。NVOCC部分（Port to Port）だけでなく、総合フレイトフォワーダーとして両端での輸送サービスが出来なければ、顧客企業の厳しいニーズに対応できない。

その一環として、同社は航空フォワーダー業に進出するため、2012年4月に株式会社ユーシーアイエアフレイトジャパン（以下、ユーシーアイエアフレイトジャパン社とする）を買収した。主力の輸出LCLにおいては、競争力のある価格体系を取入れ積載率の向上に努めるとしている。また、積載率向上に加え、船社との料金交渉を強化することにより売上原価を抑え、売上総利益率の改善を図る。

海外戦略

既存の輸出LCLの拡販の取組みに加え、輸入についてはドアデリバリーまでの一貫体制を構築し、輸入売上高の全売上高に占める比率を向上させ（2014年12月期、単体売上高構成比27%）、長期的には倍増を目指す。輸入拡大の一戦略として、国内と海外現地法人が連携した営業を進めている。

また、同社は、2013年2月に同社子会社フライングフィッシュ社を新たに設立し、同年6月にフライング・フィッシュ・サービス社の国内事業を同子会社が譲り受けた。フライング・フィッシュ・サービス社は、国際複合一貫輸送を得意とし、大手得意先を中心に食材等の輸入をメインとした営業基盤を確立しているため、フライングフィッシュ社を通じての輸入拡大に加え、ドアデリバリーまでの一貫体制を構築する狙いもある。

今後はさらに、インド、中国、東南アジア、欧州に新拠点を築き、グローバルネットワークの完成を目指す。これにより世界の主要国・主要港に向けてコンテナ貨物を同社ブランドで輸送できる体制の確立を目指している。同社は2011年1月に、インドのニューデリーに本拠を置くインドの物流会社Logistics Plus India （LPI社、現NTL-INDIA）を買収しているが、シンガポールの自営倉庫の活用と共に、東南アジアから南アジアへのラインを確立し、欧州への中継拠点とするのが狙いである。

新規事業戦略

同社では、3PL（3rd Party Logistics）事業に着手している。3PLには、人材とそれに長けた倉庫が必要となり、手間がかかり難しい。3PLとはいわば、物流部門のアウトソーシングであり、顧客の物流業務の細部まで熟知する必要がある。同社では、顧客メーカーの商流、物流を熟知している同社スタッフは多くはないものの、輸出に限っては、顧客の商品を分類し定められた納期までに全世界に輸送することは可能だと考えている。

また、倉庫事業等のアセット型ビジネスへの参入も視野入れ拡大を図りたいとしており、2016年10月より韓国釜山新港において、日韓物流貨物の保管、船積、物流加工等の倉庫事業を展開する予定である。

組織体制の強化

市場ニーズの大きい東京へ人員をシフト・強化し、組織の効率化を図る。IT戦略の総合化と最適化の推進、人材育成と適正配置の進展を進めるとしている。

過去の財務諸表

2015年12月期第1四半期実績

売上高5,546百万円（前年同期比20.4%増）、単体においては、輸出混載輸送売上が対前年同期比で堅調に推移し、輸出フルコンテナ輸送売上においても同様に前年実績を上回った。一方、連結子会社においても、国内子会社、海外子会社とも概ね増収増益となり連結業績に寄与した。

売上総利益は1,506百万円（前年同期比21.3%増）となった。売上総利益率は27.2%と前年同期比0.2ポイント上昇したが、前四半期（2014年12月期第4四半期）比では1.0ポイント低下した。同社によれば、相対的に売上総利益率が低い輸出フルコンテナの売上が増加したこと、運賃のサーチャージが減少したことにより、前四半期比で売上総利益率は低下したという。

販管費は1,099百万円（前年同期比9.2%増）となった。以上の結果、営業利益407百万円（同72.5%増）、経常利益405百万円（同73.6%増）、四半期純利益244百万円（同95.2%増）となった。
同社は、リーマンショック以降のM&Aにより、それ以前の輸出混載事業一辺倒の収益構造から脱却し、リスク分散が図られ、輸出混載の成長に依存しなくても、連結ベースの収益成長が可能な体制になっているという。

セグメントごとの業績は次の通りである。

日本

売上高3,806百万円（前年同期比17.4%増）、セグメント利益（営業利益）215百万円（同39.0%増）となった。

単体においては、主力の輸出混載は売上数量、売上高ともに前年同期比で増加したほか、輸出フルコンテナの売上数量、売上高が前年同期比で2桁の増加となった。同社によれば、もともと輸出混載で取引のある顧客企業が、輸送規模が大きい時に単発で同社の輸出フルコンテナを利用することが多かったが、同社に対する信用が増し、同社自身の営業努力も奏功し、輸出フルコンテナも依頼する顧客企業が増えてきているという。顧客企業は、通常、輸出フルコンテナのサービスを利用するためには複数の船会社と取引交渉をする必要があるが、同社に依頼した場合には取引交渉を集約できるというメリットもあるという。

相対的に売上総利益率が低い輸出フルコンテナの売上構成比が上昇したことによって、単体の売上総利益率は前年同期比で低下したが、売上総利益額は前年同期比で増加した。これは、国際総合フレイトフォワーダーへの変革による利益成長を標榜する同社の戦略に沿った結果である。

国内子会社では、特にユーシーアイエアフレイトジャパン社（国際航空輸送・国際海上輸送を行う）が大幅増収となった。米国西海岸港湾ストライキの影響により、航空輸送が好調に推移した。利益においても増益となった。

海外

売上高1,739百万円（前年同期比27.8%増）、セグメント利益（営業利益）197百万円（同103.0%増）となった。

同社は、アジア地域及び米国に８つの連結子会社を有しており、これらの子会社での売上は日本からの貨物の取扱が中心となる。海外売上は、日本発貨物の増加や新規得意先売上の寄与等により、中国、タイ、韓国、インド

ネシアなどで増加し、その他の連結子会社においても概ね順調に推移した。 また、現地通貨の為替換算の影響も増収増益要因となった。

2014年12月期通期実績

売上高20,095百万円（前期比19.6%増）となった。営業面においては近年減少傾向にあった同社主軸商品、輸出混載輸送売上高が微増ながら増加に転じたのをはじめ、国内子会社及び海外子会社とも積極的な販売施策を進めたことにより、前期比で増収となった。

売上総利益は5,663百万円（前期比16.9%増）となった。売上総利益率は28.2%と前期比0.6ポイント低下した。同社によれば、相対的に原価率が高い国内子会社フライングフィッシュ社が通年で寄与（2013年12月期は７ヵ月の連結）したことにより、売上総利益率は低下したという。

一方、以下の通り、販管費の増加及び特別損失の計上により、営業利益は1,145百万円（前期比0.3%増）、経常利益は1,208百万円（同0.3%増）、当期純利益は216百万円（同70.4%減）となった。

貸倒引当金の計上による販管費の増加

連結子会社NTL-LOGISTICS(INDIA)PRIVATE LIMITED（以下NTL-INDIA）にかかる売掛金の回収遅延に伴い、貸倒引当金324百万円を計上した。

特別損失の計上

- NTL-INDIAにかかるのれんの償却：上記貸倒引当金の計上に伴い、NTL-INDIAにかかるのれんについてその回収可能性を検討した結果、のれん償却額303百万円を計上した。
- システム開発費返還請求訴訟にかかる特別損失：貸倒引当金84百万円、訴訟和解金20百万円を計上した。
- 投資有価証券評価損の計上：投資有価証券評価損102百万円を計上した。

セグメントごとの業績は次の通りである。

日本

売上高14,293百万円（前期比20.8%増）、セグメント利益（営業利益）845百万円（同34.1%増）となった。

単体の売上数量は全体で前期比0.8%増、売上高は10,156百万円（同7.0%増）、営業利益は806百万円（同40.6%増）となった。

単体の輸出混載貨物の売上数量が前期比2.0%増、売上高が同3.2%増と一時の低迷から回復を示した他、輸出フルコンテナの売上数量が前期比5.3%増、売上高が同18.4%増と、円安により売上高が大きく増加した。

単体の売上総利益は3,047百万円（前期比9.4%増）、売上総利益率は30.0%と前期比0.7ポイント上昇した。特に輸出混載の売上総利益は1,967百万円（前期比6.0%増）、単体売上総利益構成比は64.6%（前期は66.6%）、売上総利益率は41.8%（前期比1.7ポイント上昇）となった。同社によれば、2013年12月期から実施している、運賃、倉庫料金交渉などの原価低減策、コンテナの積載効率化、積載効率の低い貨物に対する追加料金の徴収などにより、

利益率が上昇した。

単体の増収増益に加え、国内子会社フライングフィッシュ社による国際複合一貫輸送事業（2013年６月事業開始）の通期寄与、ユーシーアイエアフレイトジャパン社の関西国際空港における通関事業開始等を要因とする売上高の増加、グローバルマリタイム社の増収増益等、国内グループ会社3社の業績改善も貢献し、増収増益となった。

海外
売上高5,801百万円（前期比16.8%増）、セグメント利益（営業利益）345百万円（同39.5%減）となった。

中国、アジア諸国の成長鈍化が続く中、同社におけるアジア地域を中心とする海外売上は順調に推移し、円安効果も前期比増収に寄与した。利益面では、NTL-INDIAが計上した貸倒引当金の影響により、前期比で減益となった。

2014年12月期第3四半期実績

売上高14,671百万円（前年同期比22.3%増）となった。単体においては、近年減少傾向にあった主力の輸出混載貨物売上が再び数量、金額とも前年同期比で増加に転じた。これらの売上の収益率の高さが、新規事業分野の売上増加に伴う売上総利益率低下への歯止めとなったことから、売上総利益率は対前年同期比で1.0ポイント上昇した。また、輸出フルコンテナ貨物売上、輸入貨物売上においてもそれぞれ前年同期比10%以上増加し、フォワーディング貨物、航空貨物など新規分野の売上も引き続き着実に伸張した。

一方、以下の通り、販管費の増加及び特別損失の計上により、営業利益は687百万円（前年同期比12.1%減）、経常利益は706百万円（同16.1%減）、四半期純損失は169百万円（前年同期の四半期純利益は510百万円）となった。

貸倒引当金の計上による販管費の増加
連結子会社NTL-LOGISTICS(INDIA)PRIVATE LIMITED（以下NTL-INDIA）にかかる売掛金の回収遅延に伴い、貸倒引当金300百万円を計上した。

特別損失の計上

- NTL-INDIAにかかるのれんの償却：上記貸倒引当金の計上に伴い、NTL-INDIAにかかるのれんについてその回収可能性を検討した結果、のれん償却額294百万円を計上した。
- システム開発費返還請求訴訟にかかる特別損失：保守的見地から、貸倒引当金84百万円、訴訟損失引当金82百万円を計上した。
- 投資有価証券評価損の計上：投資有価証券評価損102百万円を計上した。

セグメントごとの業績は次の通りである。

日本
売上高10,481百万円（前年同期比23.9%増）、セグメント利益（営業利益）552百万円（同28.9%増）となった。

単体において、主力の輸出LCL売上が前年同期比1.9%増加したのをはじめ、輸出フルコンテナ貨物売上が同14.0%増加した。また、単体において船社との料金交渉などの売上原価低減の取り組みが奏功し、粗利率が前年同期比

で上昇した。

国内子会社３社が売上、利益ともに前年同期比で改善した。国際複合一貫輸送を主たる事業とする国内子会社フライングフィッシュ社の期初からのフル稼働により輸出、輸入とも大幅増となった。また、その他の国内子会社ユーシーアイエアフレイトジャパン社及びグローバルマリタイム社においても、いずれも売上高、営業利益とも好調に推移した。

海外

売上高4,189百万円（前年同期比18.6%増）、セグメント利益（営業利益）174百万円（同56.3%減）となった。

現地通貨ベースで、おおむね各現地法人とも前年同四半期比で増加し、地域別ではインドネシア、韓国、中国、香港が増収に貢献した。一方、NTL-INDIAが計上した貸倒引当金の影響により、前年同期比で減益となった。

2013年12月期通期実績

2013年12月期通期連結業績は、売上高168.0億円（前年比25.3%増）、営業利益11.4億円（同25.8%増）、経常利益12.0億円（同23.5%増）、純利益7.3億円（同58.9%増）となった。前年は減損損失として0.9億円を計上したため、純利益は高い伸びとなっている。

国内においては、主力の単体輸出LCLの売上高は46.3億円（前年比2.4%減）と減少したが、上半期の不振に比べ、第4四半期（10－12月期）には顕著に回復を示している。具体的には10月が10.9%増、11月が10.1%増、12月が6.7%増と、第4四半期全体ではプラスに転換している。

営業重点施策の単体輸出FCL は、10月が65.6%増、11月が69.5%増、12月が73.2%増と大きく前年を上回り、通期では17.0億円（前年比11.4%増）となった。この他、単体輸入売上高が26.0億円（同11.6%）と伸びたことや、フライングフィッシュ社による新規事業（2013年６月事業開始）及び前期取得した（株）ユーシーアイエアフレイトジャパンの通期寄与等、グループ会社による売上増加も貢献し、日本国内における売上高は118.3億円（前年比20.7%増）となった。

一方、フライングフィッシュ社の事業譲受に伴うのれん償却費、開業費等の負担により、国内営業利益は6.3億円（同1.2%減）とわずかに減益となった。ただし、フライングフィッシュ社の売上は順調に伸びており、のれん償却前ベースでは黒字化しているとのことである。また、フライングフィッシュ社の貢献により、輸入サービス比率は27%（前年22%）と伸びた。

第4四半期（10－12月期）における売上総利益率は、28.0%（前年30.1%）となった。結果、通期では28.8%（前年30.7%）となったが、単体ベースの売上総利益率は改善した模様である。依然としてLCLは取扱い数量が伸びていないとしているが、同社は積載率を向上させるため、競争力のある価格設定を提案しており、来年度に向け売上総利益率の改善が期待される。

海外においては、アジア地域を中心とする海外売上はおおむね順調に推移し、円安効果も相まって、売上高は49.7億円（前年比37.7%増）、営業利益は5.7億円（同72.8%増）と大幅増収増益となった。

2013年12月期の実効為替レートは1ドル＝97.72円であった（前年79.81円）。1円の円安による影響額は年間売上高で+4,300万円程度、売上総利益で+1,300万円程度（単体ベース）であった。

通期会社計画に対しては、売上高が1.8%、営業利益が3.9%、経常利益が4.7%上振れた。純利益は、会社計画通りで着地した。

2012年12月期通期実績

2012年12月期通期連結業績は、売上高134.1億円（前年比6.9%増）、営業利益9.1億円（同15.8%減）、経常利益9.8億円（同6.8%減）、純利益4.6億円（同19.2%減）となった。

米国子会社ののれん減損損失として0.94億円の計上があったものの、売上高、営業利益、経常利益においては、ほぼ2012年12月に発表された会社計画通りで着地している。

同社は、2011年12月期を初年度とし2013年12月期を最終年とする3ヵ年中期経営計画（「NTL Next Stage –アジアから世界へ–」）の目標である国際総合フレイトフォワーダーへの2年目として諸施策を実行した。その一環としてユーシーアイエアフレイトジャパンの買収により、海外を中心とした航空輸送サービスの展開が可能となった。また、営業面においては世界に展開する現地法人各社との相互連携を軸に引続き積極的な営業推進活動を進めた結果、前年比6.9%の増収を果たした。同中期経営計画の重点課題である首都圏売上の拡大及び輸入売上割合の増大についても着実に進捗し、首都圏比率は前年比0.3ポイントの増、輸入比率は売上金額ベースで前年比1.8ポイント拡大した。

単体売上高においては、同社の主力事業である輸出LCLの売上高が、景気の不透明感から48.9億円（前年比7.7%減）となったが、積極的な増強を図った輸出FCLにおいては16.5億円（同5.7%増）となり、フォワーディング輸送、航空貨物など新規分野の売上も大きく伸長した。輸出全体（単体）では、67.5億円（同3.2%減）となった。仕向地別では、アジア域内が全体の84.3%を占め、前年の83.4%から0.9ポイント比率が上昇している。特に、タイ（2012年12月期11.0%、前年9.9%）やインド（2012年12月期2.2%、前年1.6%）において構成比率が上昇している。

また、輸入LCLは、16億円（同1.6%増）とほぼ横ばいに留まるも、ユーシーアイエアフレイトジャパンの子会社化による売上増により、輸入FCLは6.4億円（同18.9%増）と伸長した。輸入全体（単体）では、22.7億円（前年比7.0%増）となった。

結果、国内における売上高（内部取引調整後）は98億円（前年比7.3%増）と増加した。営業利益は販売管理費の増加により6.4億円（同18.4%減）と減少した。

海外においては、世界経済が低迷している中、アジア地域を中心とする海外売上高は順調に推移し、売上高（内部取引調整後）は36.1億円（前年比5.8%増）、営業利益は3.3億円（同3.4%減）となった。

尚、2012年12月期第4四半期（10－12月期）以降において、円高是正傾向が強まるが、第4四半期および2013年1月時点においては、円安効果の業績への影響には通常3カ月程度のタイムラグがあるため、同社の輸出取扱量などへの影響はまだ顕在化していないようだ。

内外トランスライン＞過去の財務諸表

LAST UPDATE【2015/07/30】

損益計算書

損益計算書 （百万円）	09年12月期 連結	10年12月期 連結	11年12月期 連結	12年12月期 連結	13年12月期 連結	14年12月期 連結
売上高	**8,735**	**11,444**	**12,538**	**13,405**	**16,797**	**20,095**
前年比	-26.7%	31.0%	9.6%	6.9%	25.3%	19.6%
売上原価	5,524	7,734	8,557	9,290	11,954	14,432
売上総利益	**3,211**	**3,710**	**3,981**	**4,115**	**4,843**	**5,663**
前年比	-19.1%	15.5%	7.3%	3.4%	17.7%	16.9%
売上総利益率	36.8%	32.4%	31.8%	30.7%	28.8%	28.2%
販売費及び一般管理費	2,575	2,678	2,903	3,206	3,700	4,518
売上高販管費比率	29.5%	23.4%	23.2%	23.9%	22.0%	22.5%
営業利益	**636**	**1,031**	**1,079**	**908**	**1,142**	**1,145**
前年比	-42.3%	62.1%	4.7%	-15.8%	25.8%	0.3%
営業利益率	7.3%	9.0%	8.6%	6.8%	6.8%	5.7%
営業外収益	201	76	62	98	99	115
営業外費用	28	71	95	31	37	52
経常利益	**809**	**1,036**	**1,046**	**975**	**1,205**	**1,208**
前年比	-26.3%	28.1%	1.0%	-6.8%	23.6%	0.3%
経常利益率	9.3%	9.1%	8.3%	7.3%	7.2%	6.0%
当期純利益	**396**	**652**	**568**	**459**	**730**	**216**
前年比	-36.5%	64.6%	-12.9%	-19.2%	59.0%	-70.4%
利益率	4.5%	5.7%	4.5%	3.4%	4.3%	1.1%

出所：会社データよりSR社作成
＊表の数値が会社資料とは異なる場合があるが、四捨五入により生じた相違であることに留意。

財務内容

貸借対照表 （百万円）	09年12月期 連結	10年12月期 連結	11年12月期 連結	12年12月期 連結	13年12月期 連結	14年12月期 連結
資産						
現金・預金	**2,862**	**3,565**	**3,595**	**3,459**	**3,753**	**4,714**
有価証券	299	395	300	498	280	200
売掛金	374	494	557	849	1,701	1,535
その他	116	103	102	161	370	456
流動資産合計	**3,672**	**4,586**	**4,573**	**4,988**	**6,138**	**6,993**
建物及び構築物（純額）	25	27	149	160	167	163
機械装置及び運搬具（純額）	16	15	28	36	30	51
土地	351	351	370	383	378	376
その他の固定資産	55	35	65	54	56	49
有形固定資産合計	**447**	**428**	**612**	**633**	**631**	**639**
投資その他の資産合計	**997**	**701**	**715**	**931**	**947**	**687**
ソフトウエア	85	71	58	43	33	24
のれん	-	132	355	504	1,175	774
その他	19	15	12	11	56	50
無形固定資産合計	**104**	**218**	**425**	**558**	**1,264**	**848**
固定資産合計	**1,548**	**1,348**	**1,753**	**2,122**	**2,842**	**2,174**
資産合計	**5,220**	**5,934**	**6,326**	**7,110**	**8,980**	**9,167**
負債						
買掛金	503	604	620	762	1,197	1,117
短期有利子負債	-	-	87	49	256	29
その他	362	453	322	421	574	691
流動負債合計	**865**	**1,057**	**1,030**	**1,232**	**2,026**	**1,836**
長期有利子負債	-	-	42	27	-	-
その他	149	153	214	241	329	353
固定負債合計	**149**	**153**	**256**	**268**	**329**	**353**
負債合計	**1,014**	**1,210**	**1,285**	**1,499**	**2,355**	**2,189**
純資産						
資本金	157	215	223	228	244	244
資本剰余金	147	205	213	218	234	234
利益剰余金	4,014	4,520	4,945	5,260	5,845	5,885
評価差額等	-138	-239	-381	-142	243	526
少数株主持分	20	22	42	48	60	89
純資産合計	**4,206**	**4,723**	**5,041**	**5,611**	**6,625**	**6,978**
運転資金	-121	-103	-57	93	509	423
有利子負債合計	-	-	129	75	256	29
ネット・キャッシュ	**2,862**	**3,565**	**3,466**	**3,384**	**3,497**	**4,686**

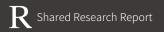
出所：会社データよりSR社作成
＊表の数値が会社資料とは異なる場合があるが、四捨五入により生じた相違であることに留意。

その他情報

株主還元

同社は2008年に上場以降、緩やかながら増配を実施している。2008年12月期、2009年12月期共に40円、2010年12月期50円、2011年12月期、2012年12月期、共に55円。2013年12月期は32.5円、2014年12月期は33.0円であった（2012年12月期に1対2の株式分割を実施）。

沿革

1980年5月	仲立業を営む目的で大阪市東区(現中央区)に「内外シッピング株式会社」設立
1986年12月	商号を「内外トランスライン株式会社」に変更
1991年12月	運輸省の第一種利用運送事業(外航海運)許可取得
1997年4月	シンガポール現地法人「NTL NAIGAI TRANS LINE(S)PTE LTD.」設立
2000年6月	バンコックにタイ現地法人「NTL NAIGAI TRANS LINE(THAILAND) CO., LTD.」設立
2001年4月	ジャカルタにインドネシア現地法人「PT. NTL NAIGAI TRANS LINE INDONESIA」設立
2003年1月	中国の上海に上海環亜物流有限公司との合弁現地法人「上海内外環亜運輸代理有限公司」設立
2003年8月	ジャパンバンラインズ株式会社より同社のアメリカ現地法人JVL AMERICA INC.を買収し、「NTL NAIGAI TRANS LINE (USA) INC.」に商号変更(出資比率90%、所在地ロスアンゼルス)
2003年9月	ソウルに韓国現地法人「NTL NAIGAI TRANS LINE (KOREA) CO., LTD.」設立(釜山支店同時開設)
2004年8月	本社を大阪市中央区安土町の住友生命本町ビルへ移転
2005年6月	天津に中国現地法人「上海内外環亜運輸代理有限公司」の天津支店開設
2006年2月	香港現地法人「NTL-LOGISTICS (HK) LIMITED」設立
2006年12月	上海環亜物流有限公司との合弁を解消し、「上海内外環亜運輸代理有限公司」を完全子会社化
2008年11月	東京証券取引所市場第二部に株式を上場
2009年2月	大連に中国現地法人「上海内外特浪速運輸代理有限公司」の大連支店開設
2010年2月	広州に中国現地法人「上海内外特浪速運輸代理有限公司」の広州支店開設
2010年７月	ニューヨークの国際海上輸送会社Cargo One Inc．を買収、完全子会社化
2011年1月	インドのニューデリーに本拠を置く国際物流会社LOGISTICS PLUS INDIA PRIVATE LIMITEDを買収、子会社化（持分80%）
2012年4月	大阪市に本拠を置くフォワーダー（国際物流会社）株式会社ユーシーアイエアフレイトジャパンを完全子会社化
2012年10月	NTL NAIGAI TRANS LINE (USA) INC. がCargo One Inc. を吸収合併 千葉県成田市に株式会社ユーシーアイエアフレイトジャパンの成田営業所開設
2012年11月	青島に上海内外特浪速運輸代理有限公司の青島支店開設
2013年2月	東京に子会社フライングフィッシュ株式会社を設立
2013年6月	フライングフィッシュ株式会社がフライング・フィッシュ・サービス株式会社より国際複合一貫輸送事業を譲受し事業開始
2013年10月	NTL NAIGAI TRANS LINE (USA) INC.のシカゴ支店開設

2013年12月	NTL LOGISTICS PLUS INDIA PRIVATE LIMITEDを完全子会社化
2014年1月	NTL LOGISTICS PLUS INDIA PRIVATE LIMITEDの社名をNTL-LOGISTICS （INDIA）PRIVATE LIMITEDに変更
2014年3月	株式会社ユーシーアイエアフレイトジャパンの関空営業所開設
2015年3月	東京証券取引所市場第一部銘柄指定

ニュース＆トピックス

2015年4月

2015年4月30日、同社は、中間配当予想の修正（記念配当及び増配）を発表した。

中間配当予想の修正

同社は、2015年3月20日をもって東京証券取引所市場第2部より同市場第1部銘柄に指定されたことを記念し、2015年12月期第2四半期末（中間）配当において、1株当たり10円の記念配当を実施することとした。加えて、当期の業績見込みを勘案し、中間配当予想を1株当たり7円増額の20円とし、記念配当と合わせて中間配当予想を30円、年間配当予想を50円に修正した。

2015年3月

2015年3月

2015年3月26日、同社は、韓国における物流倉庫の建設と合弁子会社設立に関して発表した。

同社は、2014年12月29日に公表の通り、釜山港湾公社が募集した釜山新港背後物流団地の公募に参加し優先交渉権を獲得していたが、2015年3月26日開催の取締役会において、当該物流団地における物流倉庫の建設を決定し、併せて、事業推進のため銀山海運航空株式会社（所在地：大韓民国釜山広域市、以下：銀山海運航空社）との合弁会社を設立することを決議した。

合弁会社設立等の経緯と目的

釜山新港における物流倉庫の建設は、同社がシンガポール現地法人、及びインド現地法人等で手がけている倉庫ビジネスを発展させ、将来的に貨物輸送事業と並ぶ新たな柱へと育てていくことを目的としている。 このため、同社は、韓国で国際貨物輸送事業を展開する銀山海運航空社をパートナーとして合弁投資契約を締結し、合弁会社を設立して当該事業を推進することとした。

今後の予定

- ▶ 合弁契約書締結・会社設立：2015年４月
- ▶ 入居許可：2015年５月（釜山地方海洋港湾庁）
- ▶ 実施協約締結：2015年６月（釜山港湾公社）
- ▶ 倉庫建設開始:2015年10月
- ▶ 事業開始:2016年９月

建設する倉庫の概要

▶ 土地面積：約10,000坪（賃借）

▶ 倉庫面積：約5,000坪（予定）

▶ 土地賃借期間：30年（延長可能）

▶ 立地その他：熊東物流団地は、世界有数のコンテナ扱い量を誇る貿易港釜山新港の後背に位置し、東アジアでの物流サービスの拠点として発展が期待されている。また、自由貿易地域（FTZ）指定区域のため、法人税、関税、付加価値 税等の税制優遇措置がある。

設立する合弁会社の概要

▶ 商号：内外銀山ロジスティクス株式会社 英語名：NAIGAI-EUNSAN LOGISTICS CO.,LTD.）

▶ 事業内容：倉庫事業（日韓物流貨物の保管、船積、物流加工等）貨物運送業、複合運送斡旋業、通関代行業ほか

▶ 資本金：80億ウォン

▶ 設立年月：2015年４月（予定）

▶ 資本構成：同社70%、銀山海運航空株式会社30%

株式会社東京証券取引所の承認を受け、同社株式は、2015年３月20日をもって東京証券取引所市場第二部から同市場第一部銘柄に指定されることとなった。

2015年1月

2015年1月27日、同社は、2014年12月期通期業績予想の修正について発表した。

2014年12月期通期会社予想

▶ 売上高：20,090百万円（前回予想19,000百万円）

▶ 営業利益：1,130百万円（同1,100百万円）

▶ 経常利益：1,180百万円（同1,100百万円）

▶ 当期純利益：190百万円（同100百万円）

修正の理由

2014年12月期第2四半期累計期間において、同社連結子会社NTL-LOGISTICS (INDIA) PRIVATE LIMITEDの売掛金回収遅延に伴う貸倒引当金の計上による販管費増加や、のれんの減損並びに訴訟損失引当金の計上等による特別損失を計上したことにより、2014年7月15日に連結業績予想の修正を公表した。しかし、第3四半期以降、売上高が堅調に推移するとともに、訴訟における和解成立に伴い訴訟損失引当金の戻入れが発生したこと等により、売上高、営業利益、経常利益並びに当期純利益において前回公表の連結業績予想を上回る見込みとなった。

2014年12月

2014年12月29日、同社は、韓国釜山新港背後物流団地における優先交渉権の獲得に関して発表した。

同社は、釜山港湾公社が2014年9月に募集した釜山新港背後物流団地の公募に参加し、優先交渉権獲得企業に選定された旨の通知を受け、2014年12月29日に開催された取締役会において、当該物流団地における倉庫建設計画を推進していくことを承認した。なお、当期の連結業績に与える影響は軽微であるという。

当該物流団地の概要

- 所在地：釜山新港熊東（ウンドン）地区（1段階3次敷地）
- 賃貸土地面積：約319,000㎡
- 賃貸期間：30年
- その他：敷地は全体が自由貿易地域（FTZ）に指定されており、法人税、関税、付加価値税等の減免などの優遇措置がある。

同社計画の概要

- 投資形態：韓国物流企業との合弁会社を設立予定
- 総投資額：約150億ウォン（予定）
- 事業内容：倉庫事業（日韓物流貨物の保管、船積、物流加工等）
- 営業開始：2016年10月（予定）
- その他：今回の優先交渉権獲得を受けて釜山港湾公社との交渉を開始し、今後開催が予定される同社の取締役会での決議をもって最終的に取得が決定する。

2014年7月

2014年7月15日、同社は、連結業績予想の修正、配当予想の修正、特別損失の計上について発表した。

2014年12月期第2四半期累計会社予想

- 売上高：9,600百万円（前回予想9,000百万円）
- 営業利益：330百万円（同600百万円）
- 経常利益：330百万円（同600百万円）
- 四半期純利益：-400百万円（同400百万円）

2014年12月期通期会社予想

- 売上高：19,000百万円（前回予想18,500百万円）
- 営業利益：1,100百万円（同1,300百万円）
- 経常利益：1,100百万円（同1,300百万円）

▶ 当期純利益：100百万円（同850百万円）

修正の理由

第2四半期（累計）連結業績予想に関して、売上高については、同社グループの主力商品である輸出混載輸送が復調の兆しを見せはじめたのを主要因として、年初より計画を上回って推移しており、第2四半期（累計）において当初予想を上回る見込みとなった。

一方、販管費において、同社連結子会社NTL-LOGISTICS(INDIA) PRIVATE LIMITEDにおける売掛金の回収遅延に伴う貸倒引当金の計上（貸倒引当金繰入額274百万円）により営業利益、経常利益は公表値を下回る見込みとなった。

四半期純利益については、連結子会社にかかるのれんの減損（294百万円）、システム開発費返還請求訴訟にかかる特別損失（172百万円）、投資有価証券評価損の計上（102百万円）の特別損失計上を理由として、第２四半期において800百万円減少する見込みとなった。

通期連結業績予想についても、売上高は順調に推移する見込みであるものの、インド現地法人の貸倒引当金の計上により販管費が大幅に増加し、また、のれんの減損、訴訟に係る引当及び投資有価証券評価減による特別損失を計上することにより、当期純利益は大きく減少する見込みとなった。

2014年12月期配当予想の修正（1株当たり）

▶ 第2四半期末：13.00円（前回予想12.50円）

▶ 期末：20.00円（前回予想20.00円）

▶ 合計：33.00円（前回予想32.50円）

配当予想修正の理由

2014年12月期は一時的に利益水準が低下することとなるが、業績は順調に推移しており、単年度収益に左右されることなく長期的な同社の成長に合わせた利益還元を実施することが適切であると判断したことによる。

大株主

大株主上位１０名	所有株式数の割合
合同会社エーエスティ	29.18%
内外トランス従業員持株会	3.69%
戸田徹	2.92%
Nomura PB Nominees TK1 Limited	2.67%
株式会社みずほ銀行	2.62%
株式会社ときわそば	2.34%
日章トランス株式会社	2.17%
トランコム株式会社	2.06%
日本トラスティ・サービス信託銀行株式会社（信託口）	1.43%
常多　晃	1.37%

出所：会社データよりSR社作成
(2014年12月末時点)

戸田会長は、同社株式の2.92%を所有しているが、合同会社エーエスティ（戸田会長の親族が所有する会社）を通じた29.18%と合わせ、32.10%を所有している。

トップマネジメント

代表取締役会長　戸田徹氏（1942年生まれ）

横浜曳船株式会社等を経て、1980年に同社の前身である内外シッピング株式会社を設立し、代表取締役に就任。1986年に商号を内外トランスラインに変更。2013年に同社代表取締役会長となる。

代表取締役社長　常多晃氏（1953年生まれ）

日本通運株式会社を経て、1999年に同社に入社。2003年からは中国現地法人・上海内外環亜運輸代理有限公司における総経理を務める。2012年同社代表取締役副社長を経て、2013年同社代表取締役社長に就任した。

ところで

用語解説

NVOCC：船舶を所有せず、船会社のスペースを借りて利用し、荷主の貨物を運送する海上輸送事業者。

FCL（Full Container Load）：顧客の貨物をコンテナ単位で輸送するフルコンテナサービス。

LNG船：液化天然ガスを専門に輸送する船舶である。液化天然ガスは、メタンを主成分としていて摂氏-161.5°C以下でなければ常圧下で液体とはならないため、加圧タンクや断熱層を備えている。他のタンカーと比べても船体に対する荷の体積が必然的に大きくなり、船体のシルエットでも喫水線上の部分が大きく見える。

LCL（Less than Container Load）：海上コンテナに複数の顧客の輸出貨物を詰め合わせる混載輸送サービス。

3PL（3rd Party Logistics）：荷主企業の物流機能を一括して請け負い、最も効率的な物流戦略の立案や物流システムの構築の提案を行い、かつ、物流オペレーションを行うアウトソーシングサービスのこと。

自動車船：1960年代に日本の自動車生産が活発になると、車体にキズが付かないような積載方法が求められる自動車は船舶会社から敬遠されるようになり、自動車輸送に特化した船が構想されるようになった。1970年に川崎汽船から、日本初の自動車専用船（PCC：Pure Car Carrier）「第十とよた丸」が、完成車輸送サービスに投入された。

積載率：積載許容重量（容積）に対して、積載した貨物の重量（容積）が占める割合。

ドライバルク船：バラ積み船による石炭、鉄鉱石、穀物(小麦、大豆、トウモロコシほか)、製紙原料などの原材料輸送サービスを提供している。

フォワーダー：自社で輸送手段（船舶）を有さず、仲介人として荷主から貨物を預かり、他の業者の運送手段（船舶、航空、鉄道、貨物自動車など）を利用しドアツードア輸送を行なう代理業者のこと、輸送方法やエリアにより更に業種分類されているが、一般的には国際輸送を取扱う業者を指す。

油送船：石油製品を運ぶ油送船には、重油用の黒油船(ダーティ･タンカー)とガソリン、ナフサ、灯油、軽油など用の白油船(クリーン･タンカー)がある。

参考：同社、商船三井、川崎汽船資料などをもとにSR社作成

企業概要

企業正式名称	本社所在地
内外トランスライン株式会社	541-0052 大阪府大阪市中央区安土町3-5-12御堂筋安土町ビル
代表電話番号	**上場市場**
06-6260-4710	東証1部
設立年月日	**上場年月日**
1980年5月1日	2008年11月5日
HP	**決算月**
http://www.ntl-naigai.co.jp/guest/index.do	12月
IRコンタクト	**IRページ**
	http://www.ntl-naigai.co.jp/ir/
IRメール	**IR電話**
	06-6260-4800

株式会社シェアードリサーチについて

株式会社シェアードリサーチは今までにない画期的な形で日本企業の基本データや分析レポートのプラットフォーム提供を目指しています。さらに、徹底した分析のもとに顧客企業のレポートを掲載し随時更新しています。SR社の現在のレポートカバレッジは以下の通りです。

アートスパークホールディングス株式会社
株式会社アイスタイル
あい ホールディングス株式会社
アクリーティブ株式会社
株式会社アクセル
アズビル株式会社
アズワン株式会社
アニコムホールディングス株式会社
株式会社アパマンショップホールディングス
アンジェスMG株式会社
アンリツ株式会社
イオンディライト株式会社
株式会社イエローハット
株式会社伊藤園
伊藤忠エネクス株式会社
株式会社インテリジェント　ウェイブ
株式会社インフォマート
株式会社VOYAGE GROUP
株式会社エス・エム・エス
SBSホールディングス株式会社
エヌ・ティ・ティ都市開発株式会社
エレコム株式会社
エン・ジャパン株式会社
株式会社オンワードホールディングス
亀田製菓株式会社
株式会社ガリバーインターナショナル
キヤノンマーケティングジャパン株式会社
KLab株式会社
グランディハウス株式会社
株式会社クリーク・アンド・リバー社
ケネディクス株式会社
株式会社ゲームカード・ジョイコホールディングス
株式会社ココカラファイン
コムシスホールディングス株式会社
株式会社ザッパラス
サトーホールディングス株式会社
株式会社サニックス
株式会社サンリオ
Jトラスト株式会社
株式会社じげん
GCAサヴィアン株式会社
シップヘルスケアホールディングス株式会社
株式会社ジェイアイエヌ
ジャパンベストレスキューシステム株式会社
シンバイオ製薬株式会社
スター・マイカ株式会社
株式会社スリー·ディー·マトリックス
ソースネクスト株式会社
株式会社ダイセキ
株式会社髙島屋
タキヒヨー株式会社
株式会社多摩川ホールディングス
株式会社チヨダ
株式会社ティア
DIC株式会社
株式会社デジタルガレージ
株式会社TOKAIホールディングス
株式会社ドリームインキュベータ
株式会社ドンキホーテホールディングス
内外トランスライン株式会社
ナノキャリア株式会社
長瀬産業株式会社
日進工具株式会社
日本駐車場開発株式会社
日本エマージェンシーアシスタンス株式会社
株式会社ハーモニック・ドライブ・システムズ
伯東株式会社
株式会社ハーツユナイテッドグループ
株式会社ハピネット
ピジョン株式会社
フィールズ株式会社
株式会社フェローテック
フリービット株式会社
株式会社ベネフィット・ワン
株式会社ベリテ
株式会社ベルパーク
松井証券株式会社
株式会社マックハウス
株式会社 三城ホールディングス
株式会社ミライト・ホールディングス
株式会社メディネット
株式会社夢真ホールディングス
株式会社ラウンドワン
株式会社ラック
リゾートトラスト株式会社
株式会社良品計画
レーザーテック株式会社
株式会社ワイヤレスゲート

※投資運用先銘柄に関するレポートをご所望の場合は、弊社にレポート作成を受託するよう各企業に働きかけることをお勧めいたします。また、弊社に直接レポート作成をご依頼頂くことも可能です。

ディスクレーマー

本レポートは、情報提供のみを目的としております。投資に関する意見や判断を提供するものでも、投資の勧誘や推奨を意図したものでもありません。SR Inc.は、本レポートに記載されたデータの信憑性や解釈については、明示された場合と黙示の場合の両方につき、一切の保証を行わないものとします。SR Inc.は本レポートの使用により発生した損害について一切の責任を負いません。

SR Inc.の役員および従業員は、SR Inc.の調査レポートで対象としている企業の発行する有価証券に関して何らかの取引を行っており、または将来行う可能性があります。そのため、SR Inc.の役員および従業員は、該当企業に対し、本レポートの客観性に影響を与えうる利害を有する可能性があることにご留意ください。

金融商品取引法に基づく表示

本レポートの対象となる企業への投資または同企業が発行する有価証券への投資についての判断につながる意見が本レポートに含まれている場合、その意見は、同企業からSR Inc.への対価の支払と引き換えに盛り込まれたものであるか、同企業とSR Inc.の間に存在する当該対価の受け取りについての約束に基づいたものです。

連絡先

株式会社シェアードリサーチ／Shared Research.inc
東京都文京区千駄木3-31-12
http://www.sharedresearch.jp
TEL：(03)5834-8787
Email: info@sharedresearch.jp